

VÁROSI TEVÉKENYSÉGI TEREK ÉS ÁRAMLÁSI TEREK HARMONIKUS EGYÜTTÉLÉSE

Fleischer Tamás¹

<http://www.vki.hu/~tfleisch/> tfleischer@vki.hu

I. szekció A városi közlekedés új világa. Budapest, 2012. november 8-9.²

VÁZLAT

Helyek tere – áramlások tere (M Castells) külső hatások kezelése

Helyek/nem-helyek (M. Auge) illetve Place/Link (P. Jones) városon belüli funkciók

A modernitás paradigmája – és meghaladása

Posztmodern közlekedés és a komplex, koherens város (N Salingaros)

Városi köztér & közlekedési tér szétszakadása (D Engwicht)

Éles határvonalak megszüntetése, integrációs kísérletek

Összefoglalás:

a közterület újraosztása, a városi élet teljességének középpontba állítása, éles határok eltűnése, vegyes városi szövet, kis távolságok városa, integrált közlekedési felületek

¹ tudományos főmunkatárs, MTA Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont, Világgazdasági Intézet

² X. Európai Közlekedési Kongresszus, A városi és városközi közlekedés új útjain. A European Platform of Transport Sciences (EPTS) és a Közlekedéstudományi Egyesület (KTE) szervezésében. Budapest, 2012. november 8-9.

Bevezetés

Az előadás azt közel száz éves folyamatot tekinti át, melynek során a várostervezés céljává először a városi szövet átalakítása vált a felszíni autóközlekedés minél zökkenőmentesebb lebonyolítása céljából, majd az ellehetetlenülő városi funkciók helyet követelnek maguknak, és a városi szövet újabb átalakuláson esik át: ezúttal a városi élet valamennyi közterületi és kapcsolódó funkciójának a biztosítása érdekében.

Jelen összefoglaló az előadásban röviden érintett elméleti hátteret ismerteti, míg terjedelmi korlátok miatt az illusztrációk és példák bemutatása innen lemaradt.

Helyek tere – áramlások tere (avagy a külső hatások kezelése: nem erről lesz szó)

Az – egyébként készen kapott – előadás-címében szerepel az „áramlási tér” kifejezés. A „helyek tere” – „áramlások tere” fogalompárt *Manuel Castells* vezette be. (Castells 1996). A *helyek tere* tényleges fizikai teret képez – egy-egy falut, városrészt, várost, országot akár – míg az *áramlások tere* olyan kívülről érkező hatásokat jelöl, amelyek szétördelhetik, veszélyeztethetik a helyek terén belül kialakult életet, viszonyokat, struktúrákat. A helyek terét védelmezni kell az áramlások terének hatásaival szemben – mondja Castells, és igazán szép feladat mindezt lefordítani a közlekedés összefüggéseire, funkcióira és lehetőségeire: pl. a transzeurópai hálózatok és az országok, vagy az országos hálózatok és a városok viszonyaira. Először azt hittem, erről kell szóljon az előadás, de kiderült, hogy mégsem: ebben a szekcióban a *városon belüli helyekkel és a városon belüli áramlásokkal* foglalkozunk.

Ez utóbbi megkülönböztetésnek is figyelemreméltó irodalma van: kicsit eltérő megnevezésekkel több szerző is tárgyalja a városon belüli *dinamikus és statikus funkciók* eltérő tulajdonságait.

Helyek és Nem-helyek illetve a Hely és a Kapocs

A *Nem-helyek* fogalmát *Marc Augé* először az építészeti térre vonatkoztatva vezette be (Augé 1995) ilyen módon megkülönböztetve a folyosók, átjárók, lépcsők világát a tartózkodásra szolgáló *Helyek*-től. A Helyekhez *identitás, reláció és történet* fűzhet minket, míg a Nem-helyektől mindezt nem kívánjuk meg. A megkülönböztetést utóbb a városi szövetre is kiterjesztve Nem-helyeken a közlekedésre és az ideiglenes tartózkodásra szolgáló települési tér-részeket értjük. *Peter Jones* hasonló tagolásban *Hely* és *Kapocs* (*Place* és *Link*) megnevezéssel illeti a városi térnek ezt a két markánsan elütő, eltérően viselkedő összetevőjét (Jones et al 2007).

Itt egyetlen gondolatot emelünk ki a *Place* vs. *Link* szembeállításból, ez pedig az eltöltött idő nagyon különböző értékelése. A *Hely* számunkra fontos, ezért az ott el-

töltött időt pozitívan értékeljük, számunkra előnyös, ha több időt tölthetünk el a kellemesnek ítélt térben. Ezzel szemben a *Kapocs* leküzdendő akadályként jelenik meg a minősítésünkben, az ott töltött idő ezért veszteségnek számít, amit minimalizálni akarunk.³

Az előadásban azt a szemléletváltást járjuk körül, amit az elmúlt évtizedekben mind a városi *Helyek*, mind pedig a *Kapcsok* vonatkozásában tapasztalhatunk. Röviden szólva szemléletünk esetenként megragadt a *modernizáció* keretei között, miközben világosan kell látni, hogy a mai értékrendszer túlhaladt ezen a szinten, új értékeket követ.

A modernitás paradigmája – és meghaladása

Gyakran ma is *modernizálni* akarunk – miközben a modernitás korszaka jól körülhatárolható időszávhhoz, az 1920-as és a 70-es évek közötti időszakhoz kapcsolható, lezárt korszak. A városépítésben a CIAM⁴ negyedik kongresszusán 1933-ban elfogadott Athéni Charta (CIAM's... 1933) rögzíti az alapelveket, amelyeket később *Le Corbusier* ad ki könyvben (Le Corbusier 1943). A kihívás a lakásépítés megoldása volt, ehhez kellett megteremteni a tömeges lakásépítés ideológiáját és technológiáját. Az egyik kulcsszó a funkcionalitás: elhagyni a fölöslegest, a mellőzhetőt, a funkciótlanak ítélt részleteket. Értékes kísérletektől vezet az út a különböző diktatúrák építészetéig, ill. a lakótelepig, sokszintes épületekbe illesztett lakódobozokig, az iparosítható építési eljárásokig.

Várostervezésben, területfelhasználásban a funkcionális város a homogén funkciójú nagy városnegyedeket jelenti, az elkülönült lakónegyedet, ipari zónát, rekreációs övezetet a városon belül. A kulcsszavak *hatékonyság, tömegtermelés, mennyiség, méretgazdaságosság* (economy of scale), 'big is better' az a jó, ami *tervezett*.

Közlekedésben egyfelől kiépül az eltérő városnegyedeket összekapcsoló nagykapacitású tömegközlekedés (S-Bahn, metró) – másrészt e korszakban válik domináns közlekedési móddá a közút, és a tervezés fő gondja a felszín biztosítása a gépkocsiközlekedés számára. Útban van a villamos, a széles járda, a fák, a gyalogátkelőhely a kereszteződésben, a buszmegálló: „*kevés a hely, több helyet az autónak*”.

Ezt az egész gondolkodásmódot, paradigmát váltja fel a század utolsó negyedében a modernitás fenti kulcsszavainak a meghaladása, egy új értékrendszer fokozatos

³ Ez az érv legitimizálja az állandó törekvést a közlekedési idő csökkentésére, a sebesség növelésére. Az más kérdés, hogy társadalmi szinten a közlekedésre fordított idő hosszú távon keveset változik, a megtakarított időt valójában közlekedésre fordítjuk... (Illich 1974)

⁴ Congress Internationaux d'Architecture Moderne

térhódítása. A jobb híján posztmodern-nek nevezett értékrendszer az elkülönítés helyett vegyít, a domináns helyett integrál: kultúrában a világzene, az irodalmi vendég-szövegek jelennek meg stílusjegyként.

A külső feltételek, a környezet, a társadalom, a városi élet mind fontossá válik, amihez illeszkedni, alkalmazkodni kell az ember-alkotta rendszereinkkel. Az új kulcsszavak: *integráció, együttműködés, partnerség, networking, konzultáció, illeszkedés, alkalmazkodás*. Hatékonytalan, gazdaságtalan és tervezetlen helyett értékke válik a *rugalmasság, a puffer, a tartalék, a sokszínűség, a diverzitás, a redundáns*.

Ennek az értékrendszernek felel meg a 2007-ben a fenntartható városról kiadott Lipcsei Charta (Leipzig Charter 2007), amelynek középpontjába kerül az integrált megközelítés, a makro léptékű funkcionális térfelosztás helyett a multifunkcionális szomszédsági egységek kialakítása, – teret nyitva a vegyes zónáknak, a kis távolságok városának, a 'kisváros a nagyvárosban' elvnek.

Posztmodern közlekedés és a komplex, koherens város (Nikos Salingaros)

Hogyan csapódik le a posztmodern megközelítés, az integrált várostervezés a közlekedésben?

Ma már közlekedésben sem egy domináns, 'mindent tudó' technikai megoldást keresünk, hanem a létező módok keverékét (*intermodalitás, interoperabilitás, kombinált szállítás, third party access, local networking, közlekedési szövetség* stb.) Integráció és kooperáció a módok között, a tulajdonformák között, a szektorpolitikák között, város és városkörnyék között, a közlekedés és a városi élet egyéb funkciói között.

A városban a terület adott: a torlódás nem a hely hiányát jelzi, hanem azt, hogy túlzottak az igények, túl sok az autó. A felszín, a közterület az egész város életét kell szolgálja, nem csak az autóforgalmat. A közlekedés kínálati oldali fejlesztései mellett/helyett (jobb autó, több sáv, jobb üzemanyag stb.) kereslet oldali beavatkozásokra is szükség van. A mobilitás kiváltó okát ('közelebb kerülni', elérni a szolgáltatást) nem csak közlekedéssel lehet orvosolni, hanem területpolitikával, ill. a szolgáltatások jobb terítésével is. Paradox módon a szolgáltatás jobb terítését éppen azzal lehet elősegíteni (rentábilissá tenni), ha a korlátlan egyéni hozzáférést esetenként nehezítjük.

A mindent mindennel vegyítő városi szövetben is természetesen léteznek szabályok, amelyeket be kell tartani. Nikos Salingaros amerikai matematikus a koherens módon kapcsolódó városi szövetet vizsgálta és erre vonatkozóan adott meg szabályokat (Salingaros 2000). Az a lényeg, hogy kis léptékben, közvetlen szomszédságban az eltérő funkciójú elemek kapcsolata szoros maradjon, míg nagy léptékben a kapcsolat lehet laza. Ezt a szabályt hágjuk át, amikor bevásárló utcába, vagy lakó-környezetbe nagy forgalmat engedünk be, és ezzel mintegy kiszakítjuk az útpályát a

környezetéből. Az előadás további része példákat mutat a városi közlekedés és az egyéb városi funkciók határvonalának az alakulására, a változások tendenciájára.

Városi köztér & közlekedési tér szétszakadása (David Engwicht)

Éles határvonalak megszüntetése, integrációs kísérletek

Összefoglalás:

Hivatkozások

Castells, Manuel (1996), *The Rise of the Network Society. The Information Age: Economy, Society and Culture Volume I.* Blackwell.

Augé, Marc (1995) *Non-places: Introduction of an Anthropology of Super-modernity* Verso, London – New York (Eredetileg franciául: Seuil 1992)

Jones, Peter –Boujenko, Natalya –Marshall, Stephen (2007) *Link & Place: A Guide to Street Planning and Design.* Landor Publishing

Illich, Ivan (1974) *Energy and Equity.* Harper & Row.

CIAM's "The Athens Charter" (1933) *Modernist Architecture: A Database of Modernist Architectural Theory*

<http://modernistarchitecture.wordpress.com/2010/11/03/ciam%E2%80%99s-%E2%80%9Cthe-athens-charter%E2%80%9D-1933/>

Le Corbusier (1943) *La Charte d'Athènes.* Paris : Pion, 1943.

Leipzig Charter on Sustainable European Cities (2007)

http://ec.europa.eu/regional_policy/archive/themes/urban/leipzig_charter.pdf

Salingaros, Nikos A (2000) *Complexity and Urban Coherence.* *Journal of Urban Design*, Vol. 5. pp.291-316.

Engwicht, David (1992) *Towards an Eco-city. Calming the traffic.* Envirobook, Sydney

Budapest, 2012. október 14.